

## Ruimtelijke onderbouwing aanleg turborotonde Leursebaan-IABC



Gemeente Breda

Bijlage 17 bij besluit  
Z2020-006253-V1

November 2020

V&L

## Inhoudsopgave

|             |                                                          |    |
|-------------|----------------------------------------------------------|----|
| Hoofdstuk 1 | Inleiding                                                |    |
|             | 1.1 Aanleiding en doel                                   | 3  |
|             | 1.2 Ligging                                              | 3  |
|             | 1.3 Geldend bestemmingsplan                              | 4  |
|             | 1.4 Procedure aanvraag omgevingsvergunning met afwijking | 4  |
|             | 1.5 Leeswijzer                                           | 5  |
| Hoofdstuk 2 | Gebiedsanalyse                                           |    |
|             | 2.1 Ruimtelijke en functionele structuur                 | 6  |
| Hoofdstuk 3 | Ruimtelijke beleid                                       |    |
|             | 3.1 Inleiding                                            | 8  |
|             | 3.2 Rijksbeleid                                          | 8  |
|             | 3.3 Provinciaal beleid                                   | 9  |
|             | 3.4 Gemeentelijk beleid                                  | 9  |
| Hoofdstuk 4 | Planbeschrijving                                         |    |
|             | 4.1 Doel aanpassingen                                    | 11 |
|             | 4.2 Beschrijving concrete maatregelen                    | 11 |
|             | 4.3 Ruimtelijke inpassing                                | 14 |
| Hoofdstuk 5 | Milieu en landschap                                      |    |
|             | 5.1 Geluid                                               | 16 |
|             | 5.2 Luchtkwaliteit                                       | 16 |
|             | 5.3 Externe veiligheid                                   | 17 |
|             | 5.4 Bodem                                                | 17 |
|             | 5.5 Water                                                | 18 |
|             | 5.6 Ecologie                                             | 23 |
|             | 5.7 Duurzaamheid                                         | 27 |
|             | 5.8 Cultureel erfgoed                                    | 27 |
| Hoofdstuk 6 | Uitvoerbaarheid                                          |    |
|             | 6.1 Inleiding                                            | 30 |
|             | 6.2 Toepassing grondexploitatiewet                       | 30 |
|             | 6.3 Financiële haalbaarheid                              | 30 |
| Hoofdstuk 7 | Communicatie                                             |    |
|             | 7.1 Inleiding                                            | 31 |
|             | 7.2 Participatie                                         | 31 |
|             | 7.3 Procedure                                            | 31 |
| Hoofdstuk 8 | Conclusie                                                | 32 |

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

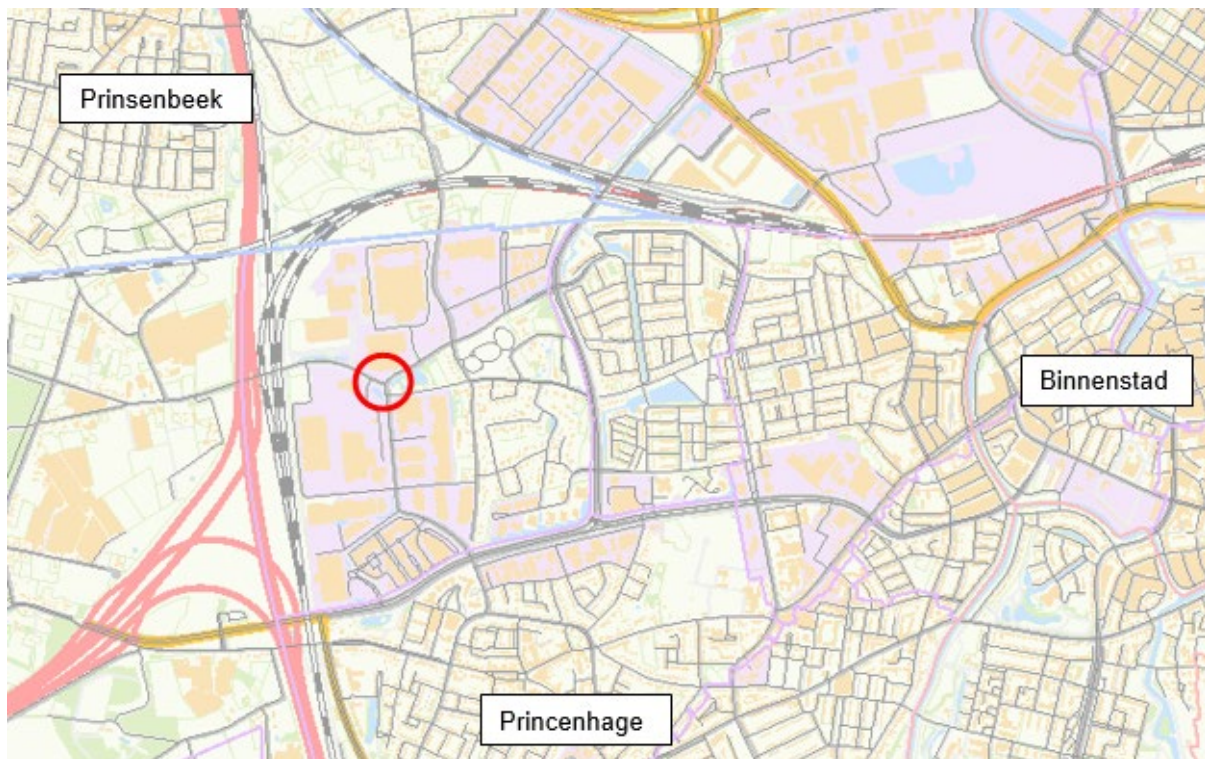
De verkeersafwikkeling op- en rondom de kruising Leursebaan – IABC leidt in de ochtend- en avondspit vaak tot problemen. Er ontstaan wachtrijen op de Leursebaan en de drukte zorgt ook voor problemen voor de veiligheid van de fietsoversteek over de Leursebaan. Door de aanleg van een tweebaansrotonde (een zogenaamde turbo-rotonde) op de kruising in combinatie met de aanleg van een fietstunnel worden deze problemen grotendeels verholpen.

Aangezien een deel van de aan te leggen rotonde en fietstunnel niet past in het geldende bestemmingsplan is een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aangevraagd om van het bestemmingsplan af te mogen wijken.

Het college van B&W heeft de mogelijkheid mee te werken aan een dergelijk verzoek door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning met afwijking van het geldende bestemmingsplan, zoals opgenomen in artikel 2.1 lid 1, onder c juncto artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 3° Wabo (buitenplanse afwijking). De aanvraag dient in een dergelijk geval niet in strijd te zijn met de goede ruimtelijke ordening. Dit dient aangetoond te worden middels een 'ruimtelijke onderbouwing', waarin o.a. is verwoord wat het plan inhoudt, hoe het plan zich verhoudt tot rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en hoe het plan past binnen de omgeving.

## 1.2 Ligging

De kruising Leursebaan-IABC waarop de rotonde wordt aangelegd ligt binnen het bedrijventerrein IABC/Heilaar in het westen van Breda. Ten noorden, westen en zuiden grenst de kruising aan bedrijfsbebouwing. In het oosten is een groenzone met waterpartij gesitueerd.

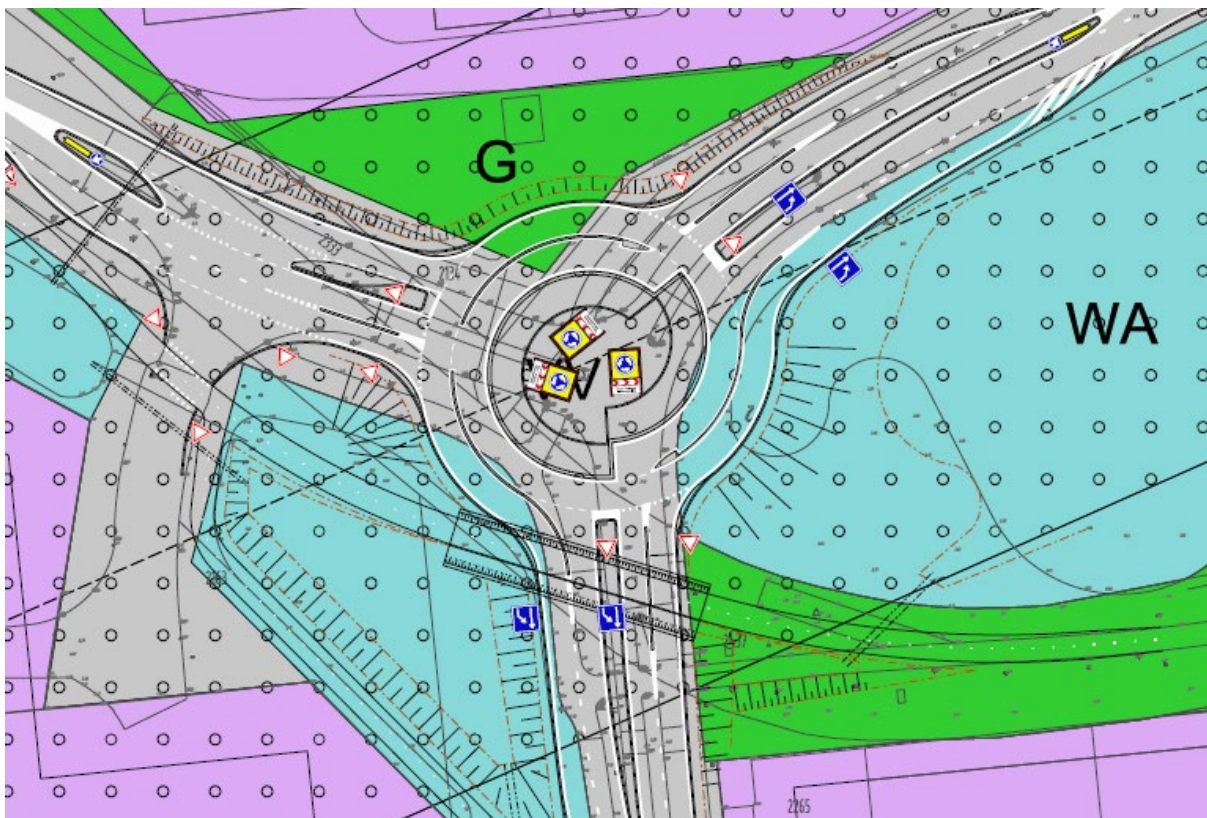


*Figuur 1. Ligging kruising Leursebaan-IABC (locatie aangeduid met rode cirkel)*

### 1.3 Geldend bestemmingsplan

De aanleg van de rotonde past niet in het geldende bestemmingsplan 'Heilaar'. De kruising die vervangen gaat worden door een rotonde ligt grotendeels binnen de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden. In deze bestemming zijn uitsluitend woonstraten, paden en parkeervoorzieningen toegestaan. De bestaande weg betreft een doorgaande verkeersverbinding door een bedrijventerrein, waardoor de aanleg van de rotonde juridisch gezien niet in deze bestemming past. Daarnaast komt een klein deel van de buitenzijde van de rotonde te liggen binnen de bestemmingen Groenvoorzieningen en Water. Binnen deze bestemmingen is de aanleg van een rotonde niet toegestaan.

De in-/uitgangen van de aan te leggen fietstunnel komt aan de oostzijde te liggen in de bestemming Groenvoorzieningen en aan de westzijde in de bestemming Water. De aanleg van de fietstunnel past wel in de bestemming Groenvoorzieningen, aangezien hierin de aanleg van paden met bijbehorende kunstwerken ten behoeve van langzaam rijdend verkeer is toegestaan. De aanleg van de fietstunnel in de bestemming Water is niet toegestaan, aangezien in deze bestemming de aanleg van paden niet is toegestaan.



*Figuur 2. Uitsnede uit plankaart bestemmingsplan 'Heilaar' met hierop de rotonde en fietstunnel ingetekend.*

### 1.4 Procedure aanvraag omgevingsvergunning met afwijking

De Wabo maakt het mogelijk om een omgevingsvergunning die niet past binnen het geldende bestemmingsplan, toch te verlenen. De omgevingsvergunning ex artikel 2.1 lid 1, onder c Wabo stelt het bestemmingsplan niet buiten werking. Het is een eenmalige toestemming om van het bestemmingsplan af te mogen wijken. Ieder nieuw project zal dan ook opnieuw getoetst moeten worden aan het vigerende bestemmingsplan.

Op 4 juli 2019 heeft de gemeenteraad het 'besluit houdende regels omtrent verklaring van geen bedenkingen (Besluit tot het aanwijzen van categorieën gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat voor aanvragen die voldoen aan een aantal randvoorwaarden, de 'verklaring van geen bedenkingen' niet vereist is. Het besluit is op 31 juli 2019 in werking getreden.

Een van de aangewezen categorie waarvoor een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist betreft: Het oprichten, wijzigen, aanleggen of uitbreiden van infrastructurele werken of openbare voorzieningen. Aangezien de aanleg van een rotonde en fietstunnel binnen deze categorie valt is voor dit plan een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad niet vereist.

## **1.5 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 'Gebiedsanalyse' is allereerst een ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen. In hoofdstuk 3 'Beleid' wordt het relevante ruimtelijke beleid van het rijk, de provincie en de gemeente beschreven. In hoofdstuk 4 komt de planbeschrijving aan bod. Vervolgens komen in hoofdstuk 5 'Milieu en landschap' de sectorale milieuaspecten zoals, water, bodemkwaliteit, externe veiligheid, geluid, ecologie etc. aan bod, voor zover van toepassing. In hoofdstuk 6 wordt de financiële uitvoerbaarheid van het afwijkingsbesluit beschreven. Tot slot is hoofdstuk 7 'Communicatie' gereserveerd voor een beschrijving van de procedure.

## Hoofdstuk 2 Gebiedsanalyse

### 2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

De Leursebaan is een belangrijke ontsluitingsweg voor verkeer van en naar Etten Leur. Daarnaast zijn de IABC en Baanzicht belangrijke ontsluitingswegen voor het industrieterrein Heilaar. Het fietspad parallel aan de Leursebaan en de bijbehorende fietsoversteek over de IABC (zuid) zijn onderdeel van de snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur en is daarmee dus een belangrijke schakel in het gehele fiets netwerk. Deze (belangrijke) fietsvoorziening dient van hoge kwaliteit te blijven. Dat wil zeggen men moet veilig en vlot (met weinig stops) door kunnen fietsen.

De huidige kruising is een voorrangskruising zonder verkeerslichten waarbij het verkeer op de IABC voorrang heeft op de Leursebaan.



*Luchtfoto kruising Leursebaan – IABC*

In de bestaande situatie bestaat het kruispunt uit een drietal aansluitingen waarvan een aansluiting in zuidelijke richting (IABC), de tweede aansluiting in westelijk richting (Leursebaan) en de derde aansluiting in oostelijke richting (IABC overgaand in Baanzicht).

Het fietspad vanuit Breda richting Etten-Leur loopt vanaf de noordzijde van de IABC, steekt bij de kruising de Leursebaan over om aan de zuidzijde van de Leursebaan verder richting Etten-Leur te lopen.



*Oversteek fietspad vanaf IABC over de Leursebaan*

## Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleid

### 3.1. Inleiding

Het beleidskader voor het plangebied wordt gevormd door landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 'Milieu en landschap' is het sectorale milieubeleid en -wetgeving vertaald.

### 3.2. Rijksbeleid

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Zo beschrijft het kabinet in de SVIR in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Het Rijk geeft daarbij meer ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geeft ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling.

Het kabinet formuleert in de SVIR "ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid". Door het Rijk wordt met de SVIR vooral nadruk gelegd op infrastructuur (bereikbaarheid en mobiliteit) en op de economische kracht (concurrentie en topsegmenten) van Nederland. Hoewel hiermee de indruk lijkt te ontstaan dat, in vergelijking met het voorgaande Rijksbeleid, het belang van vitale en leefbare steden wordt ontkend, is niets minder waar. In de door het Rijk geformuleerde ambities komt de kwaliteit van de stad als woon- en leefmilieu helder naar voren. De kracht van de steden vormt een basisvereiste voor het beleid; de inzet op de economische aspecten en infrastructurele werken heeft immers geen enkele zin als niemand meer in de steden wil leven. Het Rijk zet in op een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit.

Het plan voor de aanleg van een rotonde op de kruising Leursebaan-IABC voor een betere en veiligere doorstroming van het verkeer vormt geen nationaal belang, maar sluit wel aan bij het beleid van de SVIR. Zo wordt in de SVIR benadrukt dat een goede bereikbaarheid van steden en een goede doorstroming van het verkeer belangrijke aspecten zijn voor de economische kracht.

#### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd, dat op 1 oktober 2012 in werking is getreden. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang en vermindering van de bestuurlijke drukte. In het Barro zijn hoofdwegen en landelijke spoorwegen opgenomen als project van rijksbelang. Aangezien op basis van het Barro uitsluitend een auto- of autosnelweg van nationaal belang is, is voor dit plan geen nationaal belang van toepassing.

### 3.3. Provinciaal beleid

#### Omgevingsvisie Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdpogaven onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

#### Interim omgevingsverordening Noord Brabant

Vanwege de komst van de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Noord-Brabant. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In hoofdstuk 3 van de omgevingsverordening zijn zogenaamde instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

De kruising Leursebaan-IABC ligt in de omgevingsverordening binnen het stedelijk concentratiegebied. Voor aanpassingen aan gemeentelijke wegen in het bestaand stedelijk gebied zijn geen specifieke regels opgenomen in de omgevingsverordening.

### 3.4. Gemeentelijk beleid

#### Structuurvisie Breda 2030

De 'Structuurvisie Breda 2030' (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 september 2013) geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2030 weer en biedt een afwegingskader voor de stedelijke programmering. De structuurvisie dient als integrale basis voor bestemmingsplannen, ontwikkelingsvisies en beleidsdocumenten.

Het fundament voor de ontwikkeling van Breda naar 2030 is het ontwikkelen van een compacte, duurzame stad, waarin ruimte is voor initiatief.

#### Mobiliteitsaanpak Breda

Breda staat voor een grote uitdaging om voor de komende decennia het verkeer in de stad in goede banen te leiden. De stad moet een aangename plek blijven om te wonen, werken en ontspannen. Tegelijkertijd neemt de verkeersdruk in de stad toe. We worden steeds mobieler en verplaatsen ons op meer momenten van de dag. Onze infrastructuur is niet in staat deze ontwikkelingen op te vangen. Enerzijds moeten we daarom meer vertragingen accepteren. Anderzijds kan een slimme mobiliteitsaanpak de mobiliteit in Breda verduurzamen en een impuls geven aan bereikbaarheid en leefbaarheid.

Doordat de snelheid op de stedelijke assen terugloopt, zullen mensen uitwijken naar andere routes. Deze routes liggen op gevoelige plekken in de stad, bijvoorbeeld de singelstructuur. De bereikbaarheid van de binnenstad en de spoorzone lopen daardoor hard terug. Ook woongebieden krijgen dan te maken met sluipverkeer. Als gevolg daarvan zullen geluidsemissies en andere verkeersoverlast toenemen.

Door de aanleg van de turbotonde wordt de doorstroom van het verkeer op de Leursebaan en IABC verbeterd en door de aanleg van de fietstunnel wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Hiermee wordt bijgedragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

## **4. Planbeschrijving**

### **4.1 Doel aanleg turborotonde en fietstunnel**

De belangrijkste problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de kruising Leursebaan-IABC zijn de wachtrij op de Leursebaan en de veiligheid van de fietsoversteek over de Leursebaan. Daarnaast hebben diverse bedrijven gemeld dat de bereikbaarheid van hun bedrijf in het geding is en dat zij ook geconfronteerd worden met lange wachttijden van en naar het industrieterrein.

Verkeer op de Leursebaan moet aan al het overige kruisende verkeer voorrang verlenen waardoor de wachttijd soms flink kan oplopen. Het wachtende verkeer op de Leursebaan stelt zich soms naast elkaar op (in principe is het 1 rijstrook) zonder dat daar eigenlijk voldoende ruimte voor is. Doordat het autoverkeer naast elkaar opstelt wordt het zicht op overstekende fietsers over de Leursebaan minder. Omdat ook nog sprake is van een tweezijdig fietspad doen zich regelmatig onveilige situaties voor.

Vanwege de diverse distributiecentra, die in de buurt liggen van de kruising, maakt ook zwaar vrachtverkeer gebruik van deze kruising. Dit vrachtverkeer heeft grote hiaten nodig om af te slaan wat tot lange wachttijden en wachtrijen leidt. In sommige gevallen staat de wachtrij tot onder het spoorviaduct op de Leursebaan.

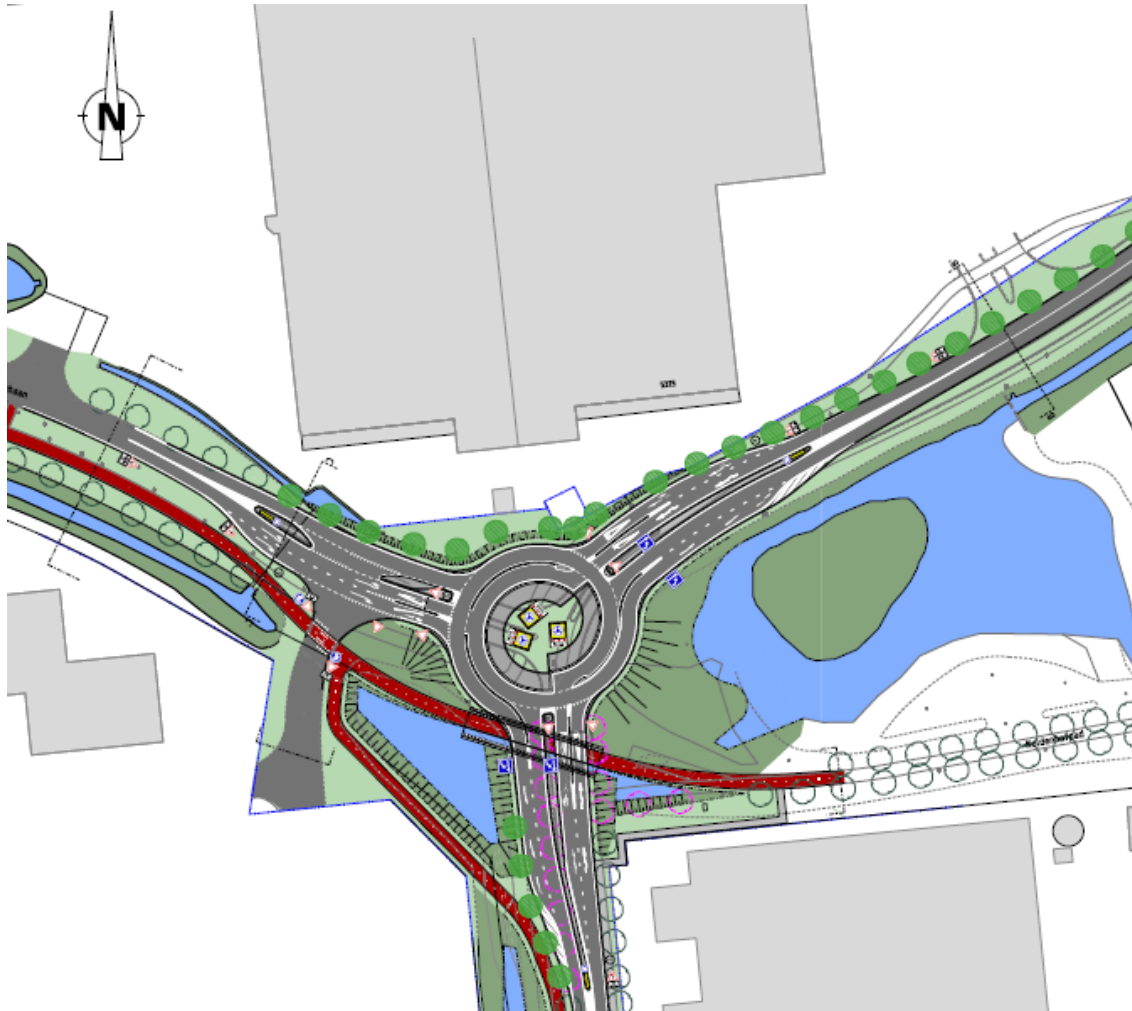
Om de verkeersveiligheid te verbeteren is een ontwerp gemaakt voor de aanleg van een turborotonde, zodat er meer verkeer sneller het kruispunt op kan en weer kan verlaten. Daarnaast is er ook voor de veiligheid van de fietsers een fietstunnel ontworpen, zodat fietsers de kruising niet meer over te hoeven steken.

### **4.2 Beschrijving concrete maatregelen**

#### Aanleg rotonde

Hét kenmerk van een turborotonde is dat voor een snellere doorstroming het verkeer aan alle zijden van de rotonde gebruik kan maken van twee rijbanen om de rotonde op te rijden. Aan de beide zijden van de IABC komen ook twee rijbanen om de rotonde weer te verlaten. Uitsluitend de afrit vanaf de rotonde richting de Leursebaan krijgt één rijbaan. Het verkeer zal op deze manier veel minder op elkaar hoeven te wachten, waardoor er geen opstoppen op het kruispunt ontstaan.

De rotonde wordt verhoogd aangelegd waardoor er een talud ontstaat richting de rotonde. Door de aanleg van de rotonde wordt het aanwezige water en groen in de omgeving van de kruising anders vormgegeven. Daarnaast wordt een klein deel van de grond van een nabijgelegen bedrijf gebruikt voor de aanleg van de rotonde.



*Ontwerptekening rotonde*



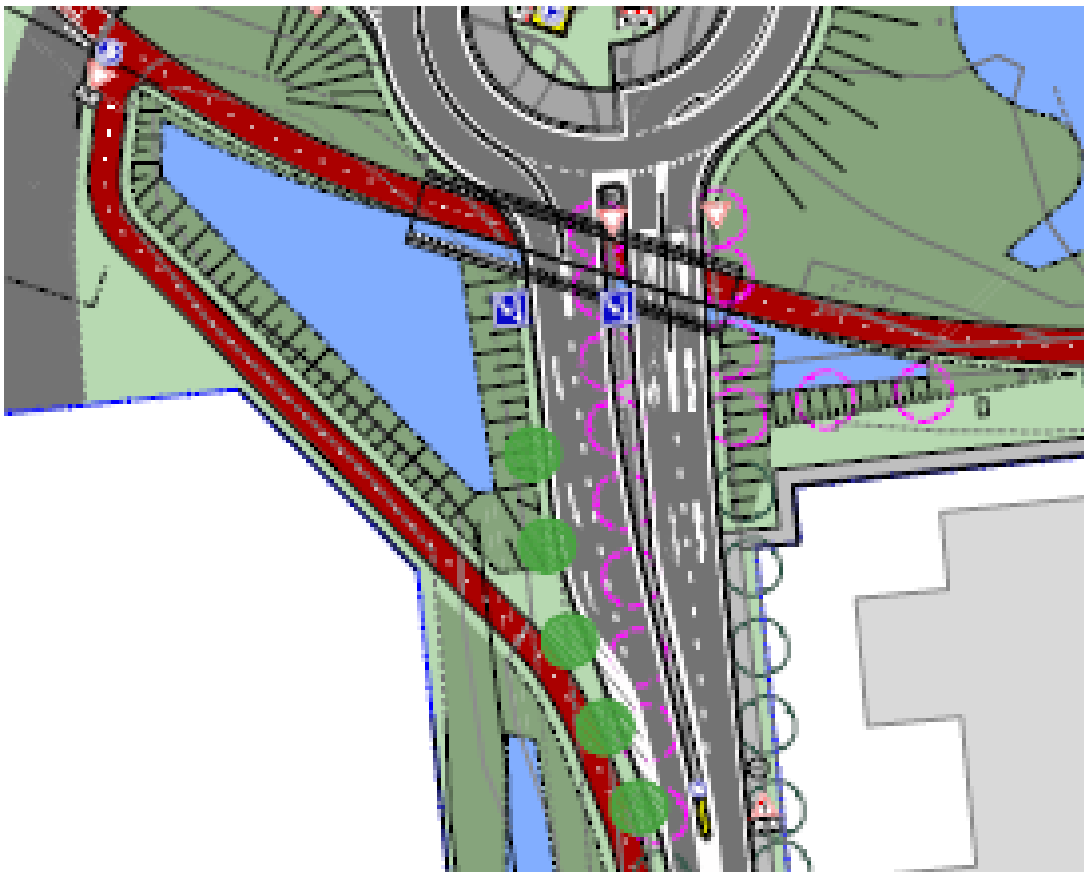
*3D impressie rotonde*



*Impressie rotonde gezien vanaf de oostzijde*

#### Aanleg fietstunnel

Aan de zuidzijde van de nieuwe rotonde wordt een fietstunnel aangelegd. Deze verbindt het bestaande fietspad (het Koldenhofpad) vanuit de wijk Heilaarpark met het fietspad langs de Leursebaan. Het bestaande fietspad aan de noordzijde van de IABC komt te vervallen, waardoor fietsers vanuit het noorden wat verder door moeten fietsen om zo door Heilaarpark via de nieuwe fietstunnel richting de Leursebaan te kunnen fietsen.



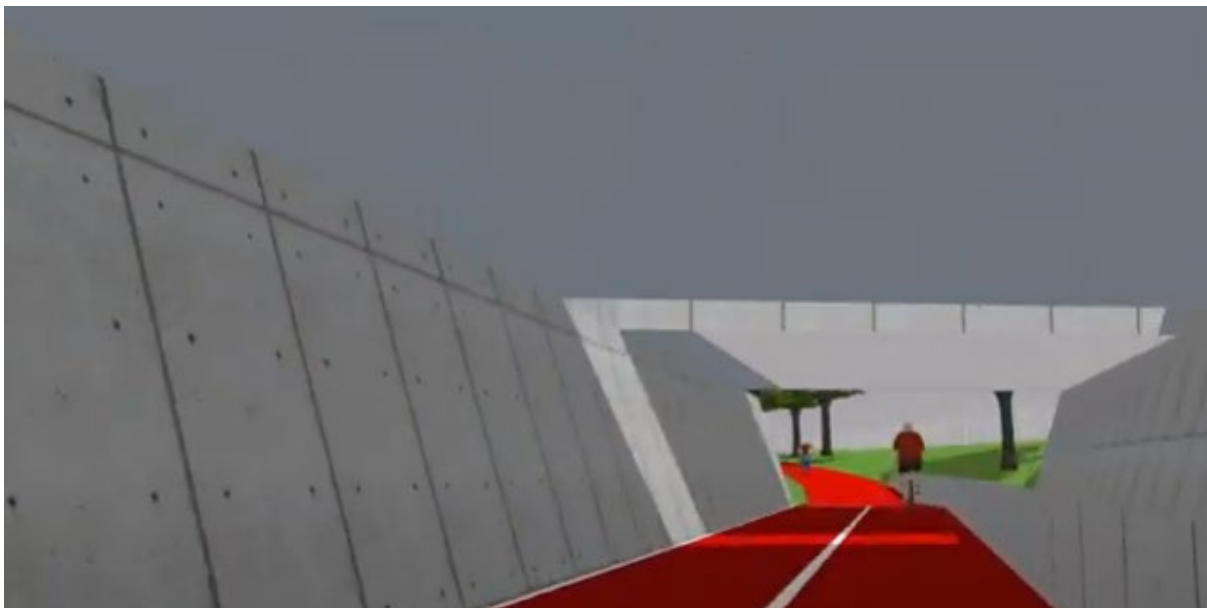
*Uitsnede ontwerptekening met fietstunnel*

Langs het fietspad zal in de tunnel ook een waterverbinding worden aangelegd als verbinding tussen de waterpartijen aan beide zijden van de rotonde.



*Impressie ingang fietstunnel met watergang vanuit de oostzijde*

Voor de veiligheid in de tunnel zal de tunnel niet volledig dicht worden gemaakt maar zal in het midden tussen de bovenliggende rijbanen van de rotonde een opening worden gemaakt, zodat er voldoende daglicht in de tunnel binnen zal komen.



*Impressie van in de fietstunnel met opening halverwege de tunnel*

#### **4.3 Ruimtelijke inpassing**

De grond voor de rotonde en fietstunnel die in het geldende bestemmingsplan een Groen of Waterbestemming hebben zijn beperkt van omvang.

Aan drie zijden van de rotonde en bij de in en uitgang van de fietstunnel wordt verharding toegevoegd. Deels is deze grond nu ook al verhard, aan de noordzijde is een deel van de huidige groenbestemming nu in gebruik als buitenopslag bij het bedrijf dat grenst aan het plangebied, en aan de zuidoost en zuidwestzijde sluit de fietstunnel aan op de bestaande fietspaden die hier al deels zijn gelegen in de bestemmingen Groen en Water. De feitelijk bestaande groenstructuur op de locatie wordt als gevolg van de rotonde en fietstunnel nauwelijks aangetast. Er is op de locatie voor de rotonde en fietstunnel geen waardevol groen aanwezig dat verdwijnt door aanleg van de rotonde.

De ecologische verbindingszone die aan de oostzijde grenst aan het plangebied wordt versterkt door de aanleg van een waterloop met oevers in de fietstunnel en het toevoegen van een nieuwe bomenrij aan de noordzijde van de Leursebaan (zie paragraaf 5.6 Ecologie voor een nadere toelichting).

Het wateroppervlak dat verloren gaat als gevolg van de ontwikkeling wordt gecompenseerd door op andere locaties de waterpartijen nabij de kruising te vergroten, ook wordt extra waterberging aangelegd naar aanleiding van het vergroten van het verharde oppervlak (zie paragraaf 5.5 Water voor een nadere toelichting).

Door het nemen van bovengenoemde maatregelen wordt de nieuwe rotonde en fietstunnel op een verantwoorde wijze ingepast in het landschap.

## 5. Milieu en Landschap

Voor het ontwikkelen en in stand houden van een leefbaar en duurzamer Breda dient bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieu hygiënische aspecten die door het plangebied en of de omgeving hiervan worden opgelegd. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat worden ontwikkeld. In dit hoofdstuk worden de verschillende milieu hygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht.

### 5.1 Geluid

In het kader van een wijziging van een kruispunt naar een rotonde kruispunt IABC-Leursebaan dient een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï te worden uitgevoerd ter beoordeling of er sprake is van een reconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh bij een fysieke wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 2 dB (na afronding) of meer bedraagt. Deze toename geldt per geluidsgevoelige bestemming.

De geluidsnormering voor reconstructie is afhankelijk van de bestaande situatie voor het wijzigen van de weg. De artikelen 100, 100a en 100b Wgh regelen de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen bij reconstructie.

De gemeente Breda heeft aan AGEL adviseurs opdracht verstrekt om het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uit te voeren. Het Akoestisch onderzoek, wegverkeerslawaaï, Reconstructie kruispunt, IABC-Leursebaan te Breda, Projectnummer 20180698 definitief 02 en datum 26 februari 2019 is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

In het kader van de uitvoering is voor de wegdekken de keuze gemaakt deze uit te voeren met SMA 08. Het wegdek van de rotonde wordt uitgevoerd in uitgeborsteld beton (variant 2 uit het akoestisch onderzoek).

#### *Resultaten van het onderzoek*

Uit het onderzoek volgt dat er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor de woning Heilaarstraat 239A is vanwege het wegverkeer van de IABC is eerder een hogere waarde vastgesteld van 50 dB(A). Uit de rekenresultaten blijkt dat voor deze woningen ten opzichte van de vastgestelde hogere waarde van 0,76 dB en geen sprake van een reconstructie is in de zin van de Wet geluidhinder.

Ter plaatse van Heilaarstraat 241 wordt een geluidswal geplaatst. Deze geluidswal heeft een positief effect op de geluidreductie ter plaatsen van Heilaarstraat 241 en 293A.

#### *Conclusie*

In het plangebied is geen beperking vanwege geluid.

### 5.2 Luchtkwaliteit

#### *Toetsingskader*

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb) en koolmonoxide (CO). Voor PM<sub>10</sub> geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m<sup>3</sup> mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO<sub>2</sub> geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m<sup>3</sup> mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wat over gaat in het Schone Lucht Akkoord (SLA). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m<sup>3</sup> voor zowel PM10 als NO<sub>2</sub>.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg.

#### *Onderzoek*

Het onderzoek luchtkwaliteit Realisatie turbo-rotonde IABC-Leursebaan te Breda is uitgevoerd door Agel adviseur onder Projectnummer 20180698/D01 met datum 16-06-2020, deze is als bijlage toegevoegd.

Uit de berekeningsresultaten van dit onderzoek blijkt dat zowel voor NO<sub>2</sub> als voor PM10 sprake is van een geringe toename die NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Verder blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub> en PM10 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>.

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen beperking voor de voorgenomen wijziging van de kruising.

#### *Conclusie*

In het plangebied zijn geen beperkingen vanwege luchtkwaliteit aanwezig.

### **5.3 Externe veiligheid**

#### *Toetsing en beoordeling*

Het externe veiligheidsbeleid en -normen richten zich niet op verkeersdeelnemers; deze worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

#### *Conclusie*

Er zijn geen beperkingen vanwege externe veiligheid aanwezig.

### **5.4 Bodem**

De bodemkwaliteit is in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van belang indien er sprake is van functieverandering en/of een ander gebruik van de gronden. De bodem moet geschikt zijn voor de functie. Mocht er verontreiniging te verwachten zijn dan wel mocht deze feitelijk aanwezig zijn, dan dient voor vaststelling van een plan en/of het nemen van het besluit inzichtelijk gemaakt te worden of de bodemverontreiniging de voorgenomen functie-en/of bestemmingswijziging in het kader van gezondheid en/of financieel gezien in de weg staat. Hierbij dient inzichtelijk gemaakt te worden of sprake is van een te verwachten of feitelijke verontreiniging.

Er is op 4 mei 2020 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door adviesbureau Milon in samenwerking met Kiwa KOAC in opdracht van de Gemeente Breda. De rapportages zijn als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Het doel van de onderzoeken is het verkrijgen van een inzicht in het (voormalige) gebruik van de locatie om een inzicht in de verwachte bodemkwaliteit te geven en te bepalen of de locatie al dan niet onverdacht is van een eventuele bodemverontreiniging.

Op basis van de onderzoeken is voldoende informatie verkregen om te concluderen dat ter plaatse van de onderzoekslocatie geen ernstige grootschalige bodemverontreiniging te verwachten is die de ontwikkeling in de weg staat. Tijdens de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de volgende aangetroffen constatering:

- Ter plaatse van de kruising IABC-Leursebaan is een kleine PAK verontreiniging in de bodem aangetroffen. Deze is geschat op 16 m3; deze verontreiniging zal volledig afgegraven en afgevoerd worden.
- In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan zware metalen gemeten en een sterk verhoogde concentratie aan nikkel. Hierbij gaat het om verhoogde achtergrondwaarden die vaker worden aangetroffen in zandgronden.

## 5.5 Water

Het watersceepsproces is een belangrijk instrument om het watersbelang in ruimtelijke plan en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle watershuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, watersoverlast, watertekort, waterskwaliteit en verdroging, en om alle waters: rijkswaters, regionale waters en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de watersbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt. Bij het tot stand komen van deze paragraaf wordt overleg gevoerd met de watersbeheerder. De opmerkingen van de watersbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze watersparagraaf.

### Beleid duurzaam stedelijk watersbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de watershuishouding, allen met als doel een duurzaam watersbeheer zowel kwalitatief en kwantitatief. Deze

paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt beschreven.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NWP)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterswet

Provinciaal:

- Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021 (PMWP)
- Verordening water
- Verordening ruimte Noord-Brabant

### Waterschapsbeleid

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het watersbeheer in de gemeente. Het gaat dan om het waterskwantiteits en –kwaliteitsbeheer, de waterskeringzorg, waterszuivering, het grondwatersbeheer, het watersbodembesheer en vaak ook het scheepvaartbesheer. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het watersbeheerplan 2016-2021, wat tot stand is gekomen in samenspraak met de waterspartners. Zo zijn bijvoorbeeld relevante watersthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het watersbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger.

De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de watershuishouding en het watersbeheer. De legger geeft aan waar de watersstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is

voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hebben hun keuren geharmoniseerd. Als onderdeel van dit harmonisatietraject hanteren de waterschappen sinds 1 maart 2015 dezelfde (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt.

Bij een toename en afkoppelen van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. Vanwege het principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang van hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. Indien door de ontwikkeling het verhard oppervlak met meer dan 2.000 m<sup>2</sup> toeneemt, eist het waterschap compensatie voor de uitbreiding van verharding.

#### Gemeentelijk beleid

De Structuurvisie Breda en het Stedelijk Waterplan 2019-2023; Breda water bewust vormen het beleidskader voor water op gemeentelijk niveau. Het beleid met betrekking tot de zorgplicht stedelijk afvalwater is vastgelegd in het Stedelijk Waterplan van de gemeente Breda. De zorgplichten hemel- en grondwater zijn in het door de gemeenteraad vastgestelde Hemel- en grondwaterbeleidsplan (een grond voor water) eerder uitgewerkt en in het Stedelijk Waterplan geïntegreerd.

Het hemelwaterbeleid streeft een situatie na waarbij het hemelwater zoveel als mogelijk op natuurlijke wijze in de bodem kan infiltreren. Bij elke (her)ontwikkeling dient het water van kleine buien daar waar het valt te worden verwerkt. Voor vervanging van bestaand verhard oppervlak geldt een norm van minimaal 7 mm per m<sup>2</sup>. Om de overlast bij hevige buien niet te vergroten door de versnelde afvoer van water, dient er voldoende ruimte gecreëerd te worden om water vast te houden binnen het plangebied. Voor een toename van verhard oppervlak geldt dat extreem zware buien (78 mm) binnen het plangebied moeten kunnen worden opgevangen met een beperkte, gedoseerde afvoer. Bij een duurzame en klimaatadaptieve invulling van het plan kan hiervan af worden geweken tot de minimale eis van 60 mm.

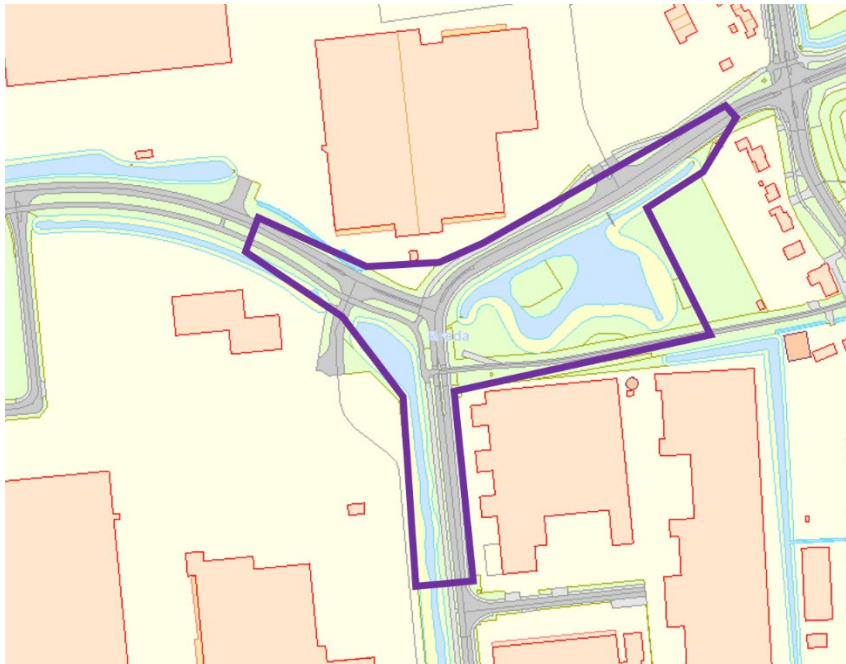
De gemeente Breda streeft via het grondwaterbeleid naar een situatie waarbij het grondwater niet tot structurele grondwateroverlast leidt en geen belemmering vormt voor het gebruik van de grond. De ontwikkelende partij moet bij de (her)inrichting van het terrein naast het Bouwbesluit in een zo vroeg mogelijk stadium rekening houden met grondwater.

#### **Bestaande situatie**

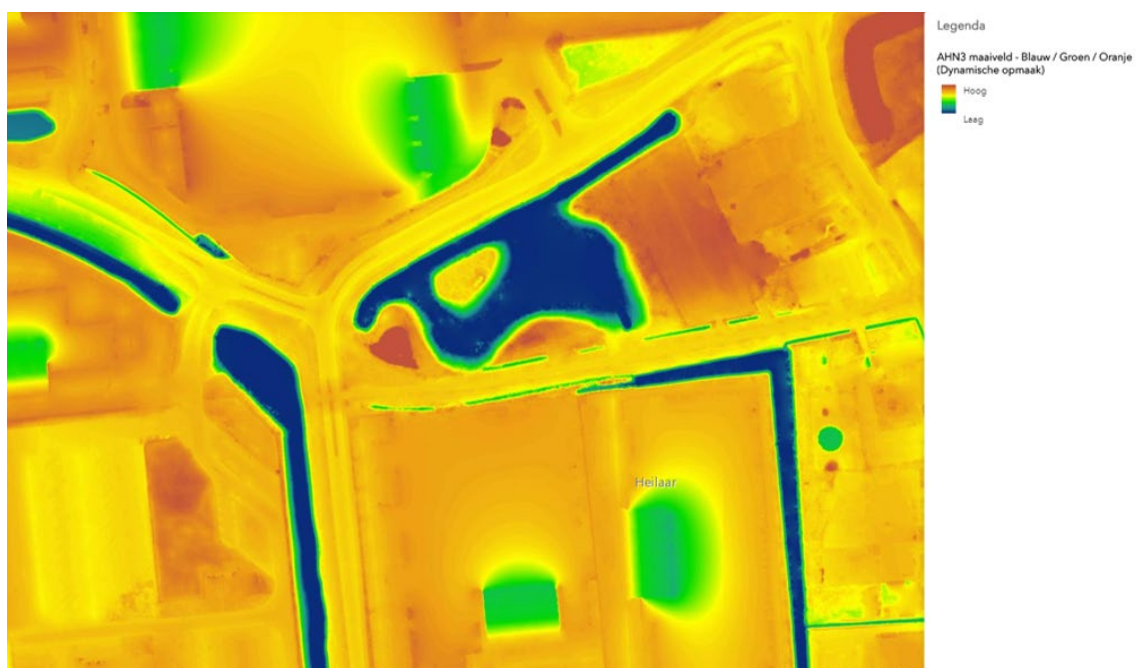
De belangrijkste kenmerken van het watersysteem in het projectgebied zijn weergegeven in tabel 1. Het te ontwikkelen gebied is in de bestaande situatie in gebruik als openbare ruimte met wegverharding, fietspaden, oppervlaktewater en groenstructuren.

| Kenmerk                                  | In plangebied                                                                                                                              |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stroomgebied                             | Betlehemloop                                                                                                                               |
| Waterbeheerders                          | Stedelijk watersysteem: gemeente Breda<br>Zuivering afvalwater: waterschap Brabantse Delta<br>Oppervlaktewater: waterschap Brabantse Delta |
| Bruto oppervlakte                        | Ca. 3,4 ha (afbeelding 1)                                                                                                                  |
| Terreinhoogte                            | Tussen NAP+0,4 m bodem waterloop en NAP+3,5 m max. wegpeil (afbeelding 2)                                                                  |
| Gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) | Tussen ca. NAP+1,6m en NAP+1,8m                                                                                                            |
| Ontwateringdiepte                        | Variabel                                                                                                                                   |
| Bodem                                    | Matig fijn zand                                                                                                                            |
| Riolering                                | Gescheiden riolering (afbeelding 3)                                                                                                        |
| Oppervlaktewater                         | In het projectgebied zijn A- en B-watergangen gelegen (afbeelding 4)                                                                       |
| Keur beschermde gebieden                 | Niet van toepassing (afbeelding 5)                                                                                                         |

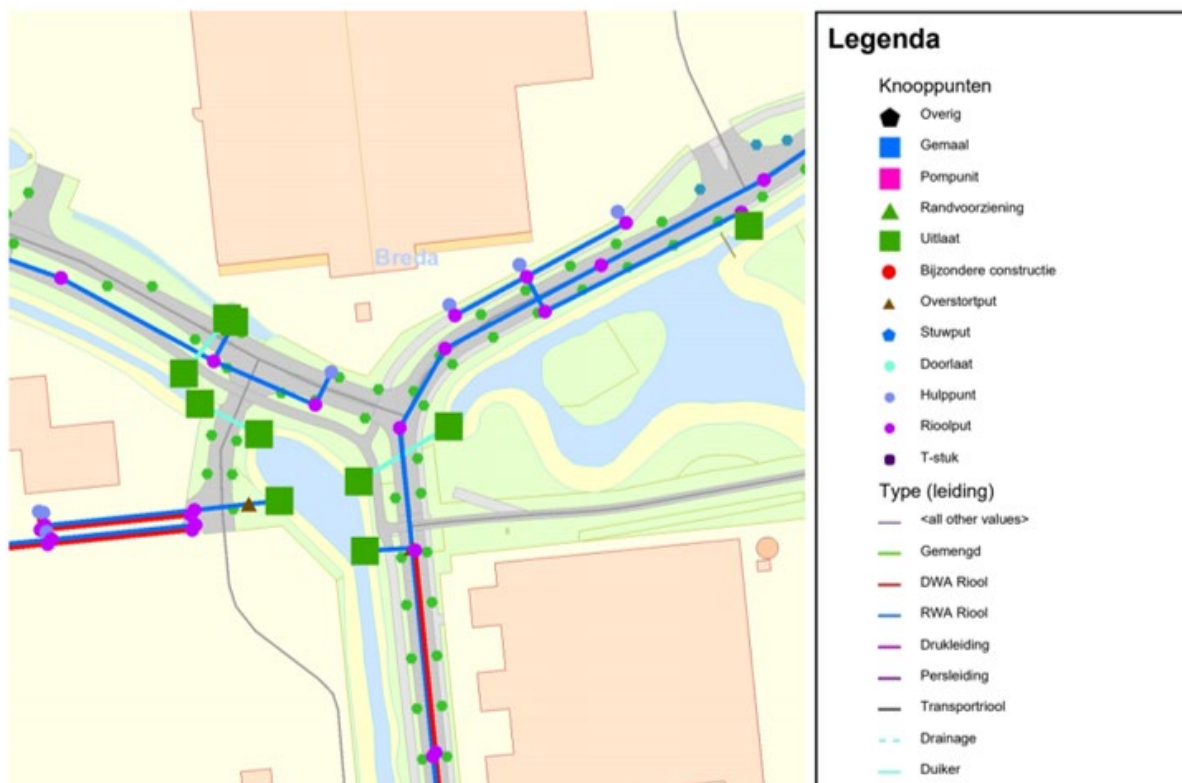
Tabel 1, Gebiedskenmerken



Afbeelding 1: projectgebied



Afbeelding 2, maaiveldhoogte (bron: [www.ahn.arcgisonline.nl](http://www.ahn.arcgisonline.nl))



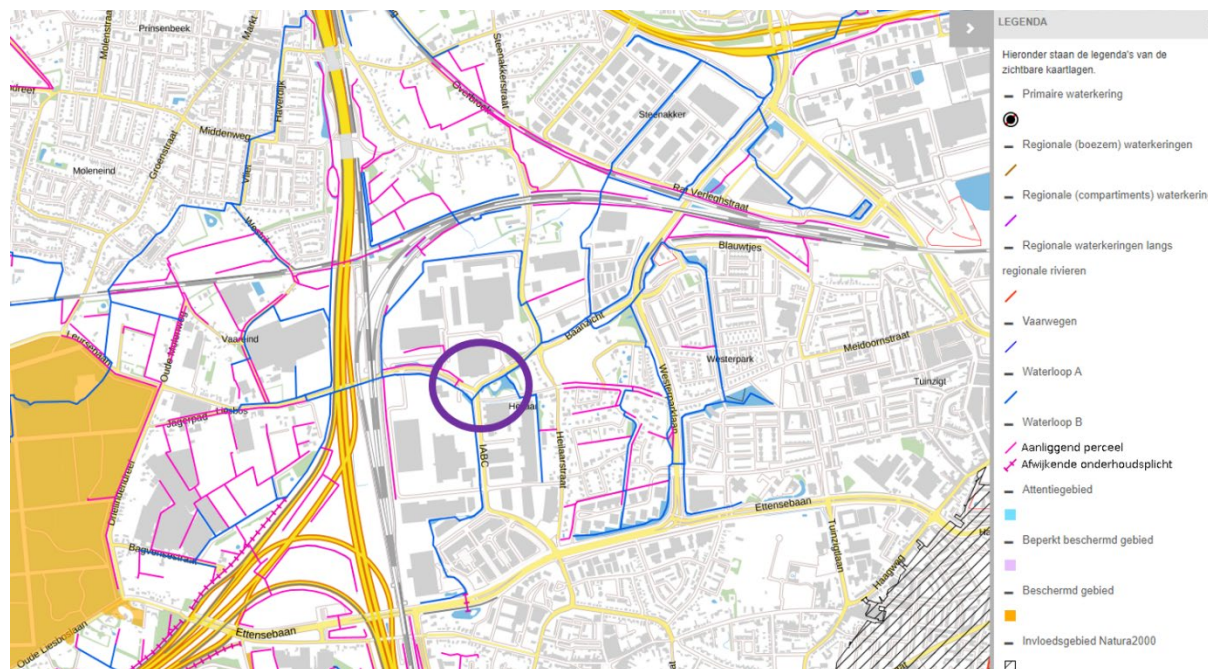
Afbeelding 3, riolering (bron: beheerkaart gemeente Breda)

De verharding van fietspaden watert rechtstreeks af op de bermen. Teveel aan water kan via de bermen afvoeren op het oppervlaktewatersysteem. De verharding van de rijbanen wordt met kolken ingezameld op de hemelwaterriolering die rechtstreeks afvoert op het oppervlaktewatersysteem. In een beperkt deel is vuilwaterriool aanwezig voor het inzamelen van het afvalwater van de aanwezige bedrijven.



Afbeelding 4, oppervlaktewater (bron: brabantdelta.webgispublisher.nl)

Binnen de projectgrenzen zijn zowel A-watergangen als B-watergangen gelegen. Het oppervlaktewatersysteem wordt gestuurd aan de oostzijde van de grote vijverpartij ten zuiden van de weg IABC en watert vanaf hier in noordoostelijke richting af op de Betlehemloop.



Afbeelding 5, Locatie plangebied (paarse cirkel) ten opzichte van de beschermingsgebieden keur (bron: brabantdelta.webgispublisher.nl)

In tabel 2 is een verdeling van oppervlakken van de huidige inrichting in het plangebied opgenomen. Bron van deze tabel is de als bijlage toegevoegde tekening: oppervlakken bestaand.

| Oppervlakken                    | Oppervlak (m <sup>2</sup> ) | Verharding (%) | Afvoerend (m <sup>2</sup> ) |
|---------------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|
| Verharding rijbanen             | 5.360                       | 100            | 5.360                       |
| Verharding fietspaden           | 1.030                       | 100            | 1.030                       |
| <b>Totaal verhard oppervlak</b> |                             |                | <b>6.390</b>                |
| Waterpartijen                   | 6.420                       |                |                             |

Tabel 2, Afvoerende oppervlakken in de huidige situatie

### Toekomstige situatie

Aanleiding voor de ontwikkeling is een gewenste aanpassing in de verkeersstructuur. De huidige kruising wordt aangepast naar een rotonde. Dit leidt ook tot een aanpaste waterstructuur doordat de nieuwe wegenstructuur deels in de bestaande waterpartijen komt te liggen. Daarnaast neemt de totale afwaterende oppervlakte toe. De oppervlakken van de nieuwe situatie zijn opgenomen in tabel 3. Bron voor de tabel is de als bijlage toegevoegde tekening: oppervlakken nieuw.

| Oppervlakken                    | Oppervlak (m <sup>2</sup> ) | Verharding (%) | Afvoerend (m <sup>2</sup> ) |
|---------------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|
| Verharding rijbanen             | 6.440                       | 100            | 6.440                       |
| Verharding fietspaden           | 1.300                       | 100            | 1.300                       |
| <b>Totaal verhard oppervlak</b> |                             |                | <b>7.740</b>                |
| Waterpartijen                   | 6.771                       |                |                             |

Tabel 3, Afvoerende oppervlakken toekomstige situatie

De toename aan verhard oppervlak bedraagt  $7.740\text{m}^2 - 6.390\text{m}^2 = 1.350\text{m}^2$  en leidt op basis van het gemeentelijk hemelwaterbeleid tot een waterbergingsopgave. Deze waterberging krijgt een duurzame invulling in bovengrondse waterberging in vijverpartijen. De opgave voor vervangende verharding van 7mm op basis van gemeentelijk beleid is al voorzien in het bestaande watersysteem en levert dus geen bergingsopgave.

De bergingsopgave op basis van de toename aan verhard oppervlak bedraagt  $1.350\text{m}^2 * 0,06\text{m} = 81\text{m}^3$ .

De demping van oppervlaktewater levert een afname van waterberging op. Daartegenover staat dat op andere delen de waterpartijen vergroot gaan worden. De bestaande oppervlakte aan waterpartijen in het projectgebied is  $6.420\text{m}^2$ . In de nieuwe situatie is een oppervlakte van  $6.771\text{m}^2$  aan waterpartijen voorzien. Dit levert per saldo een toename op van  $351\text{m}^2$  aan oppervlaktewater. De oppervlakken van de waterpartijen in het projectgebied bevinden zich allemaal op hetzelfde stuwpeil. Uitgangspunt is dat door het toevoegen deze oppervlakte aan waterpartijen er voldaan wordt aan de benodigde watercompensatie.

De verharde oppervlakken van de rijbanen zullen net als in de bestaande situatie worden ingezameld en afgevoerd op de waterpartijen. De fietspaden wateren af in de bermen die kunnen overlopen in op het oppervlaktewatersysteem.

Het oppervlaktewatersysteem zal op enkele locaties nieuwe verbindingen krijgen d.m.v. duikers. De kruising van het fietspad met de rijbaan ten zuiden van de rotonde zal met een fietstunnel uitgevoerd worden. Deze fietstunnel wordt ook benut voor het koppelen van het oppervlaktewater. Naast het fietspad en gescheiden door een tussenwand wordt in de tunnel een compartiment voor een open waterverbinding opgenomen. In overleg met waterschap wordt de muurhoogte van de tussenmuur vastgesteld om het risico op overstroming tot een acceptabel minimum te beperken.

Om grondwateroverlast te voorkomen, wordt gestreefd naar een minimale ontwateringsdiepte bij de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG). Voor openbare wegen wordt een ontwateringsdiepte van 0,70m onder maaiveld nagestreefd. De GHG voor het plangebied ligt maximaal rond NAP+1,8m. De huidige wegverharding heeft een variërend hoogteverloop tussen NAP+2,85m naar NAP+3,50m waarmee de ontwatering voor de huidige situatie voldoet. Als gevolg van de toepassing van de fietstunnel zal de rotonde in de nieuwe situatie hoger worden aangelegd waarmee deze dus ruim aan de minimale ontwateringsdiepte voldoet. De tunnelconstructie dient vanwege de diepteligging in het grondwater waterdicht te worden uitgevoerd.

In het project is geen sprake van vrijkomende vuilwater.

### **Conclusie**

De ontwikkeling heeft met de beschreven aanpassingen geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

## **5.6 Ecologie**

### **Algemeen**

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang. Natuur is een vast onderdeel van de kwaliteit van de stad en zijn omgeving.

### **Huidige ecologische kwaliteit**

Het plangebied betreft de kruising Leursebaan – IABC. Aan het plangebied is een ecologische groenstructuur gelegen. Deze structuur kent hoge ecologische waarde. Er zijn namelijk verschillen ecologische biotopen aanwezig, te weten ruigte met gras- en kruidachtigen, loofbos (type griend en hakhout) en gemengd bos (loofbos en naaldbos), zie de onderstaande afbeelding. Het gebied wordt

dan ook ecologisch beheerd door de gemeente Breda. Voor de aanpassing van de kruising wordt een klein deel van deze ecologische groenstructuur toegeëigend.



### **Ecologische waarden vastgelegd in wet- en regelgeving**

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het plangebied is niet gelegen in het NNN.

Naast de aanliggende ecologische groenstructuur zijn er ook nabijgelegen groenstructuren die zijn vastgelegd in wet- en regelgeving. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende onderwerpen:

- De Natura 2000-gebieden;
- Het Natuurnetwerk Nederland (zijnde geen Natura2000);
- De beschermde Flora en fauna uit de Wet Natuurbescherming.

#### *Natura 2000-gebieden*

Ten zuidoosten van het plangebied ligt op grofweg 5 km het dichtsbijzijnde Natura 2000-gebied, namelijk het Ulvenhoutse Bos.

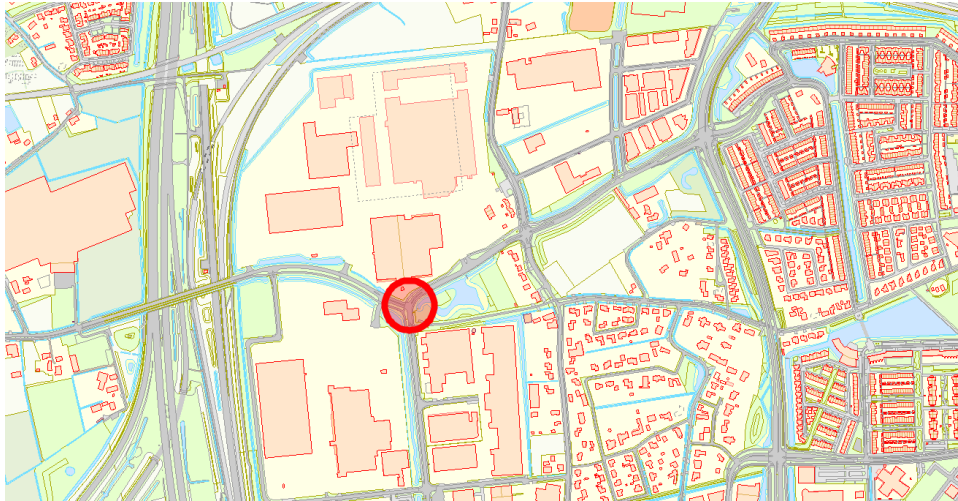
Met de bouw van de rotonde wordt voorkomen dat er een verkeersregelininstallatie moet worden aangelegd. Daarnaast heeft het kruispunt geen verkeersaantrekkende werking en wordt de doorstroom van het verkeer bevordert. Gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden en de verbeterde doorstroming wordt er geen toename van stikstofdepositie verwacht.

#### *Natuurnetwerk Nederland*

Om de achteruitgang van het areaal natuur te stoppen is in 1990 de ecologische hoofdstructuur door het rijk vastgesteld in het "Natuurbeleidsplan". De EHS is in 2013 qua naam gewijzigd in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De provincie Noord-Brabant heeft het NNN vervolgens vastgelegd in de Verordening Ruimte. De doelstelling van het Natuurnetwerk Nederland is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. De ruimtelijke inpassing

heeft geen directe of indirecte effecten op de NNN en NNB. Het plangebied is niet gelegen in het NNN of NNB.

Gemeente Breda heeft in haar structuurvisie 2030 de gemeentelijke ambitie vastgelegd, namelijk een fijnmazig ecologisch netwerk aansluitend op het netwerk NNN/NNB, in een Gemeentelijk ecologisch netwerk. De aanliggende ecologische groenstructuur ten oosten van het plangebied (rood gearceerd) is aangeduid als Gemeentelijke Ecologische Verbindingszone en maakt daarmee onderdeel uit van het Gemeentelijk ecologisch netwerk.



Bron: [www.geopoort.breda.nl](http://www.geopoort.breda.nl)

Om de werking van de GEVZ in stand te houden zijn in het plan extra maatregelen opgenomen. Daarbij is als uitgangspunt genomen om zoveel mogelijk de doorgaande structuren te behouden en te versterken. Zo wordt er naast het fietspad in de tunnel een waterloop met "oever" gerealiseerd, tussen de oost- en westzijde van IABC. Dit maakt uitwisseling van zoogdieren en waterdieren/planten mogelijk. Ook wordt er een nieuwe doorgaande bomenstructuur gerealiseerd aan de noordzijde van de Leursebaan, wat het in potentie geschikt maakt als vliegroute voor vleermuizen.

#### *Landschapselementen*

Omdat het plangebied gelegen is nabij een intensief gebruikte verkeersroute zijn de landschapselementen die in het plangebied aanwezig zijn dan ook ecologisch erg belangrijk. De landschapselementen zijn vooral belangrijk voor vogels en insecten. Maar het zijn vaak ook belangrijke oriëntatiepunten en migratieroutes voor vleermuizen. Omdat het aantal landschapselementen zo laag is zijn alle landschapselementen belangrijk. Er is dan ook geen onderscheid gemaakt tussen waardevolle en minder waardevolle landschapselementen. Voor het vellen van houtopstand, waaronder struiklaag, sluislaag, kruidenlaag en/of strooisellaag is dan ook een omgevingsvergunning noodzakelijk voor de kap. In de onderstaande afbeelding zijn de houtopstanden waarvoor een kapvergunning noodzakelijk is licht groen gearceerd.



Bron: [www.breda.nl/omgevingsvergunning](http://www.breda.nl/omgevingsvergunning)

### *Beschermde Flora en fauna*

Soortenbescherming, heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaatplanten. Voor alle soorten, geldt daarnaast de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Vanaf 1 januari 2017 moet, onder de Wet natuurbescherming, bij ruimtelijke ontwikkelingen naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met juridisch zwaarder beschermde soorten vanuit nationaal en Europees oogpunt. Beschermde soorten vanuit nationaal oogpunt betreffen soorten uit 'bijlage A en B' van de Wet natuurbescherming. Beschermde soorten vanuit Europees oogpunt betreffen soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn). Komen soorten van de hierboven genoemde beschermingsregimes voor, dan is de eerste vraag of de voorgenomen activiteit effecten heeft op de beschermde soorten. Treden er effecten op, dan dient er gekeken te worden of er passende maatregelen getroffen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust en verblijfplaats te garanderen.

Voor het uitvoeren van werkzaamheden die effecten veroorzaken aan beschermde soorten kan ontheffing van de verbodsbepalingen worden aangevraagd. Ontheffing kan alleen worden verleend als onderzoek aantoont dat de ingreep geen afbreuk doet aan de duurzame staat van instandhouding van de getroffen soorten, er een dwingende reden van groot openbaar belang is en compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen.

Om te toetsen of beschermde soorten negatieve effecten ondervinden door de geplande ruimtelijke ontwikkeling is er een Quick Scan Wet natuurbescherming uitgevoerd door gemeente Breda (19.08.2020 zie bijlage). De ruimtelijke ontwikkelingen betreffen het opheffen van een gedeelte van de waterpartij (dempsen), ruigte, en griend- en hakhout in verband met de aanleg van de turborotonde. Uit de Quick Scan blijkt dat er geen negatieve directe en indirecte gevolgen optreden ten aanzien van de beschermde soorten en dat de geplande nieuwe aanplant de biodiversiteit en natuurwaarde versterkt.

Naast de Wet Natuurbescherming geldt een zorgplicht. Werkzaamheden dienen buiten de broedperiode te gebeuren (half maart – half juli). Ook buiten deze periode kunnen vogels broeden en zijn deze beschermd middels Wet natuurbescherming (vogelrichtlijn). De zorgplicht geldt voor alle vogels en de te verwachten amfibieën de bruine kikker en gewone pad.

### **Conclusie**

In het kader van de Wet Natuurbescherming worden er geen significante negatieve effecten verwacht en is er dus geen ontheffing noodzakelijk. Er dient echter wel een omgevingsvergunning te worden aangevraagd voor de kap van de houtopstanden.

### **5.7 Duurzaamheid**

Bij de inkoop van materialen is duurzaam inkopen het uitgangspunt. De rotonde en de fietstunnel zullen worden uitgevoerd met duurzaam geproduceerd beton (convenant betonketen). Nieuw asfalt zal een hoog percentage oud asfalt bevatten. PVC dat wordt gebruikt wordt ingekocht met een certificaat waar uit blijkt dat dit weer terug kan naar de fabriek voor recycling. In het contract met de aannemer wordt een duurzaamheidsparagraaf opgenomen zodat gebruik gemaakt kan worden van de kennis uit de markt. De verlichting zal uiteraard worden uitgevoerd in LED.

### **Conclusie**

Er zijn geen beperkingen ten aanzien van Duurzaamheid.

### **5.8 Cultureel Erfgoed**

In Grondstof voor de toekomst, programma erfgoed 2019-2025 is vastgesteld dat erfgoed wordt benut als onderlegger voor de (her)ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De erfgoedkaarten vormen nu letterlijk de onderlegger voor het handelen van de gemeente. Archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed vormen hierbij een belangrijk uitgangspunt voor ontwikkelingen. Archeologie is vastgelegd in de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1 Archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed zijn vastgelegd in de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 2 Historische geografie en gebouwd erfgoed. De kaarten dienen, zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening, als leidraad voor de erfgoedadvisering bij het opstellen of afwijken van bestemmingsplannen .

### **Archeologie**

Op de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1 Archeologie heeft een klein deel aan de noordzijde van de grond waarop de rotonde gaat worden aangelegd deels een middelhoge en deels een hoge verwachting. Het overige deel van de locatie is aangemerkt als vrijgegeven na archeologisch onderzoek, ontgroning of bekende verstoring. Zie onderstaande afbeelding.



#### Legenda

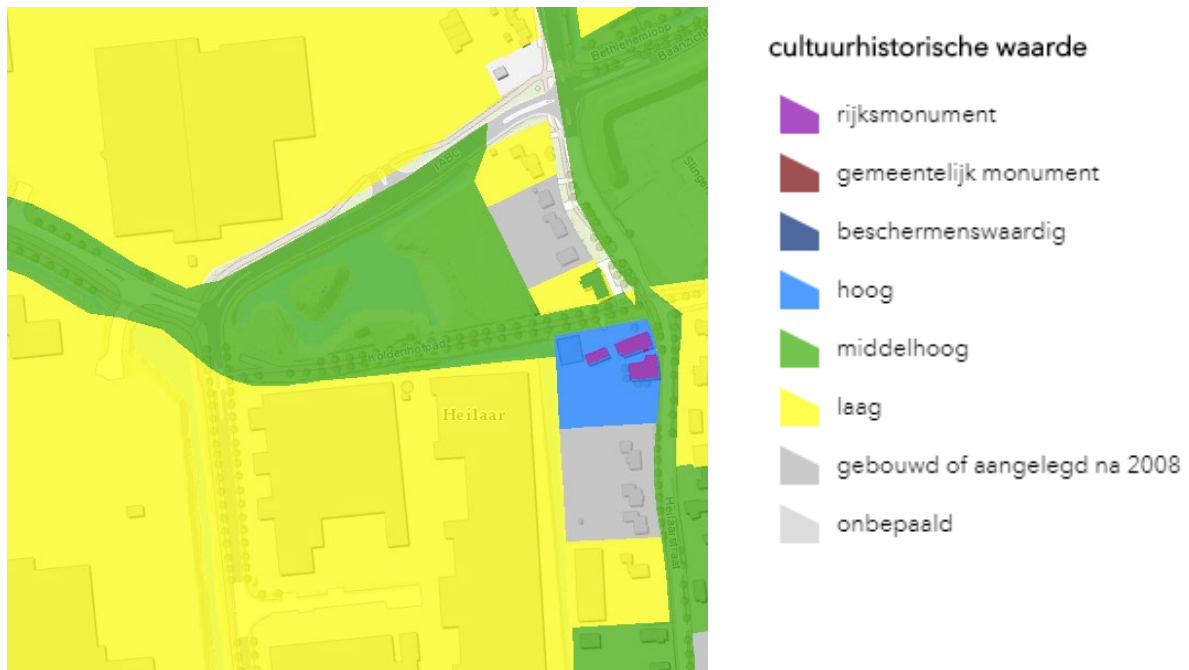
- Beschermd archeologisch monument: geen bodemingrepen toegestaan
- Gebied met te behouden archeologische waarde: in principe geen bodemingrepen toegestaan. Iedere bodemingreep dieper dan 30 cm onderzoek verplicht
- Gebied met hoge archeologische verwachting: bij bodemingrepen vanaf 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm onderzoek verplicht
- Gebied met middelhoge archeologische verwachting: bij bodemingrepen vanaf 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm onderzoek verplicht
- Gebied met lage archeologische verwachting: bij bodemingrepen vanaf 5 ha en/of mer-plichtige projecten onderzoek verplicht
- Vrijgegeven na archeologisch onderzoek, ontgroning of bekende versterking: geen onderzoek verplicht

#### *Uitsnede Beleidsadvieskaart Archeologie*

Voor bodemingrepen vanaf 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm is een archeologisch onderzoek verplicht. Voor de aanleg van de rotonde zal aan de noordzijde binnen de gebieden met een hoge of middelhoge verwachting een archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

#### **Historische geografie**

De Leurse Baan is een oude middeleeuwse verbindingroute tussen Breda en het Liesbos. Tussen het Liesbos en Breda behield de Leurse Baan zijn middeleeuwse kronkelende beloop, maar nabij het kruispunt binnen het bedrijventerrein Heilaar is deze weg grotendeels rechtgetrokken.



*Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart Breda*

Op de beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 2 Historische geografie en gebouwd erfgoed heeft de kruising en het omliggende water en groen een middelhoge cultuurhistorische waarde en het omliggende bedrijventerrein een lage cultuurhistorische waarde. Voor gronden met een middelhoge cultuurhistorische waarde dient bij een wijziging (of sloop) rekening te worden gehouden met de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur en de architectonische, stedenbouwkundige en/of landschappelijke kwaliteit. De cultuurhistorische waarde is hierbij sturend. Door aanleg van de rotonde blijft de structuur van de wegen intact en zal ook het water en groen (zij het in een iets andere vorm) behouden blijven. De cultuurhistorische waarden worden niet aangetast.

### **Gebouwd erfgoed**

In de directe nabijheid van de aan te leggen rotonde is geen gebouwd erfgoed aanwezig. Iets verderop staat aan de Heilaarstraat 235 een rijksmonument. De aanleg van de rotonde heeft geen invloed op dit rijksmonument.

## **6. Uitvoerbaarheid**

### **6.1 Inleiding**

Dit hoofdstuk beschrijft de onderdelen die zijn doorlopen voor het zekerstellen van de economische uitvoerbaarheid van het project. Indien een omgevingsvergunning voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

### **6.2 Toepassing Grondexploitatiewet**

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie (Grexxwet) opgenomen. Centrale doelstelling van de Grexxwet is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijk regie bij locatieontwikkeling.

In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vast moet stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij drie ruimtelijke besluiten kan het nodig zijn om een exploitatieplan vast te stellen, namelijk bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of een omgevingsvergunning. Om daadwerkelijk na te kunnen gaan of een exploitatieplan noodzakelijk is, dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In dit artikel is omschreven om welke bouwplannen het gaat, namelijk:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m<sup>2</sup> bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup>.

Aangezien de aanleg van een weg niet in deze lijst is opgenomen is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig.

### **6.3 Financiële haalbaarheid**

Het kostenverhaal voor de omgevingsvergunning worden middels leges verhaald. Voor de aanlegkosten van de rotonde en de fietstunnel is in de begroting van de gemeente geld gereserveerd, waardoor het plan voor de gemeente financieel uitvoerbaar is.

## Hoofdstuk 7 Communicatie

### 7.1 Inleiding

De aanvraag om een omgevingsvergunning ziet op de activiteit bouwen en het opheffen van het strijdig planologisch gebruik. Op de onderhavige aanvraag is ex artikel 3.10 lid 1, onder a Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. In dit hoofdstuk wordt de procedure rondom de omgevingsvergunning toegelicht.

### 7.2 Participatie

Het voorlopig ontwerp van de rotonde en fietstunnel is voorafgaand aan de aanvraag om omgevingsvergunning voorgelegd aan de omwonenden en omliggende bedrijven van de locatie. Op 12 mei is er via [planbreda.nl](http://planbreda.nl) het ontwerp gepresenteerd waarbij een ieder een reactie kon geven. De nadere uitwerking van het ontwerp is met diverse tekeningen en filmpjes op de website [PlanBreda.nl](http://PlanBreda.nl) gezet waar iedereen kon reageren op het ontwerp. Daarnaast hebben er diverse gesprekken plaatsgevonden met de bedrijven die rechtstreeks grenzen aan de rotonde.

De reacties op de komst van de rotonde en fietstunnel zijn overwegend positief. Vanuit veel reacties blijkt dat mensen in de omgeving van mening zijn dat de rotonde voor een beter verkeersveiligheid zal gaan zorgen en de fietstunnel voor een veiligere situatie. Vooral omliggende bedrijven zijn van mening dat zijn beter bereikbaar zullen zijn als de doorstroming op het kruispunt door de komst van de rotonde wordt verbeterd. Echter zijn er ook omwonenden met name bewoners van de Leursebaan die vrezen dat de weg nu nog aantrekkelijker zal worden gemaakt, waardoor de hoeveelheid verkeer verder zal toenemen. Bewoners aan de Leursebaan vrezen hierdoor voor meer overlast.

Om de hoeveelheid verkeer op de Leursebaan proberen te verminderen wordt overleg gevoerd met de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk, de provincie en Rijkswaterstaat om te kijken hoe we het verkeer vanuit Etten-Leur en Zevenbergen op een andere manier kunnen laten rijden, zodat de Leursebaan en ook Prinsenbeek minder belast zouden worden door dit verkeer. Ook zijn er gesprekken gaande met de bewoners van de Leursebaan om te kijken of er visuele maatregelen getroffen kunnen worden op korte termijn (dat meegenomen kan worden in dit project of voorzover eerder) en voor de lange termijn (vanaf 2024) wordt gekeken of er “werk met werk” gemaakt kan worden met andere afdelingen en de straat van gevel tot gevel aan te pakken.

### 7.3 Procedure

#### 7.3.1 Ter visie legging

De ontwerp omgevingsvergunning voor de aanleg van de rotonde en de fietstunnel wordt gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd. De aanvraag, de bijlagen en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de ter inzage legging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van B&W een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning.

#### 7.3.2 Beroep / hoger beroep

Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning bij de Rechtbank Zeeland-West-Brabant en later in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is de omgevingsvergunning na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen tegen de omgevingsvergunning.

## Hoofdstuk 8 Conclusie

Ruimtelijk gezien kunnen de rotonde en fietstunnel op een goede manier worden ingepast in het landschap dat voor het overgrote deel bestaat uit bedrijventerrein.

De ecologische zone die grenst aan de aan te leggen rotonde en fietstunnel wordt slechts zeer beperkt aangetast. De beperkte hoeveelheid houtopstanden die middels een kapvergunning gekapt dienen te worden, worden gecompenseerd. Daarnaast worden ter verbetering van het bestaande landschap en de ecologische situatie ter plaatse een bomenrij aangeplant aan de noordzijde van de kruising en wordt in de fietstunnel een waterloop met ecologische oevers aangelegd.

Voor wat betreft de relevante milieu aspecten geluid en luchtkwaliteit blijkt dat de aanleg van de rotonde slechts een zeer beperkte invloed heeft en geen beperking vormen voor de voorgenomen wijziging van de kruising.

Uit de berekeningsresultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat zowel voor NO<sub>2</sub> als voor PM<sub>10</sub> sprake is van een geringe toename die niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Verder blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>.

De woningen in de directe omgeving van de rotonde ondervinden slechts een zeer beperkte toename van geluid die nauwelijks hoorbaar zal zijn en ruim voldoet aan de grenswaarden. Bij de woning Heilaarstraat 241 wordt een geluidswal aangelegd. Deze geluidswal heeft een positief effect op de geluidreductie ter plaatsen van de woningen Heilaarstraat 241 en 293A ten opzichte van de nu al aanwezige hoge geluidbelasting op deze woningen.

Bovenstaande zeer beperkte nadelige gevolgen op de ecologie, de luchtkwaliteit en de geluidbelasting op de omliggende woningen worden aanvaardbaar geacht en wegen niet op tegen de verbetering van de veiligheid en de doorstroming van het verkeer op de kruising.